EL MITO

60

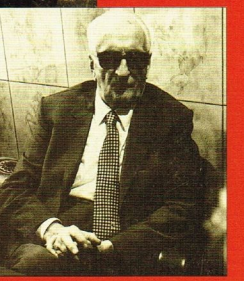
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

250 GT SWB: mucha garra y paso corto

F1 1995: la hazaña de Alesi

Nueva F512 M: la heredera de la Testarossa



La historia de Ferrari: sus últimos años

9 789504 900351 10060 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 60

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Folletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Balgorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en octubre de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

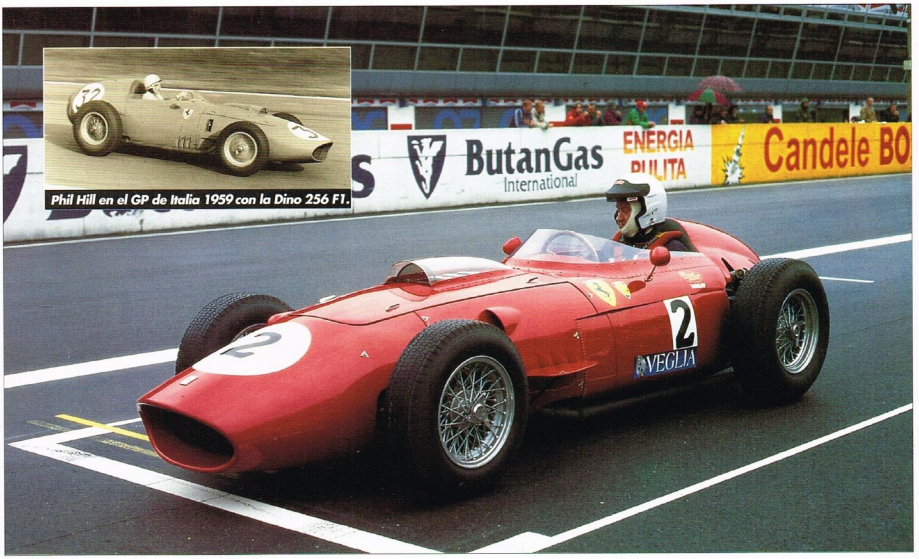
1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

256, la última F1 con motor delantero

1959: es la evolución de la monoplaza que había ganado el Mundial el año anterior con Hawthorn. Cierra una época de Maranello: con este auto, Brooks es segundo en el campeonato, detrás de Brabham con el Cooper de motor trasero.



Phil Hill en el GP de Italia 1959 con la Dino 256 F1.

Evolución directa de la Dino 246 –que le permitió a Mike Hawthorn conquistar el título de campeón del mundo en 1958–, la Ferrari 256 F1 fue la principal rival de Cooper en 1959. Gracias a dos victorias, en Francia y en Alemania, el inglés Tony Brooks, piloto de la Ferrari, se ubicó segundo en el Mundial detrás de Jack Brabham, que conquistó el título al volante del Cooper con motor trasero.

ADEMAS DE BROOKS, PHIL HILL Y DAN GURNEY CON FERRARI

En la tabla de pilotos, los mejores ferraristas detrás de Brooks fueron los estadounidenses Phil Hill, cuarto, y Dan Gurney, séptimo. Entre los constructores, la Ferrari se ubicó detrás de Cooper. La caída de la 256 F1, en cambio, pareció evidente en 1960, cuando la Ferrari ganó con Phil Hill sólo el GP de Italia, boicoteado por los constructores ingleses. El mismo Hill no fue más allá del quinto puesto

La Dino 256 F1 se distinguía por la trompa muy larga e inclinada.

entre los pilotos con la Ferrari. Entre los constructores, Cooper conservó su título de campeón del mundo, una vez más con el piloto Brabham, y segundo fue Lotus.

MOTOR POTENCIADO Y CHASIS MEJORADO

La mutación de la Dino 246 en 256 F1 comenzó con la introducción de un seis cilindros modificado en la medida del diámetro, que pasó de 85 a 86 milímetros. Este tipo de motor debutó sobre el chasis de la Dino 246 ya en ocasión del GP de Italia de 1958. La cilindrada aumentó levemente, pasando de 2417 a 2474 centímetros cúbicos. Se obtuvo un leve aumento de potencia, aunque conservándose dentro del límite máximo de los 2,5 litros establecido por el reglamento. Para el Campeonato del Mundo de 1959, el ingeniero Carlo Chiti modificó también el chasis de la Dino 246. Una operación importante tuvo que ver con la suspensión trasera que, como la delantera, fue equipada con amortiguadores telescópicos y resortes helicoidales. Desaparecieron, entonces, los amortiguadores del tipo Houdaille y los elásticos, aunque permaneció el puente trasero con eje rígido de tipo De Dion. En la 256 F1 se vieron, por primera vez en una Ferrari, los frenos a disco Dunlop, empresa que había sustituido a Englebert también en la provisión de neumáticos para las monoplazas de Maranello.
La 256 F1, con la nueva carrocería realizada por Fantuzzi, era mayor que la Dino 246. La potencia del motor fue su punto fuerte, gracias a los 285 CV que alcanzaba a un régimen de 8600 vueltas por minuto.

LOS AUTOS INGLESES ERAN MAS AGILES EN LAS CURVAS

Los Cooper con motor Climax tenían una desventaja de casi 45 CV con respecto a la última evolución del motor Dino. Sin embargo, al ser más livianos y tener el motor ubicado en posición trasera, los autos ingleses resultaban mucho más ágiles en las curvas. La victoria de Jack Brabham con Cooper-Climax en el GP de Mónaco, el primero válido por el Campeonato del Mundo de 1959, demostró el valor de la monoplaza británica en un circuito tortuoso como el monegasco. Brabham reemplazó al frente de la carrera a Moss, que iba al volante de otro Cooper-Climax, que

FICHA TECNICA (Entre paréntesis los datos de la versión 1960)

Motor:	delantero y longitudinal, 6 cilindros en V a 65°, diámetro por carrera 86 x 71 mm, cilindrada 2474,54 cm³, compresión 9,8:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores de doble cuerpo Weber
Potencia:	295 CV a 8600 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 5 marchas + MA en bloque con el diferencial autobloqueante ZF con chavetas
Suspensiones:	delanteras independientes con cuadriláteros deformables, traseras puente De Dion (independiente con cuadriláteros deformables)
Neumáticos:	de 16 pulgadas, Dunlop
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos y pinzas Dunlop
Dimensiones:	4,03/1,50/0,98 metros
Ejes:	del. 1,22 m, tras. 1,19 m
Capacidad tanque:	167 litros
Peso:	560 kilos

En el paddock de Monza para el GP de Italia 1959, las cuatro Ferrari Dino 256 F1 de Brooks, Gurney, Hill y Allison.

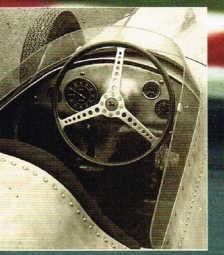
se retiró a 18 vueltas de la llegada. Menos maniobrables que los Cooper, las Ferrari 256 F1 debieron conformarse con el segundo puesto de Brooks a más de 20 segundos de Brabham, mientras que Phil Hill fue cuarto, a nada menos que tres vueltas del ganador.

LOS MOTORES TRASEROS DERROTADOS EN LOS CIRCUITOS VELOCES

También en Zandvoort, teatro del GP de Holanda, las Ferrari 256 F1 se encontraron en dificultades. En el día de la primera victoria de BRM y de Bonnier, Behra y Hill fueron, respectivamente, quinto y sexto con una vuelta de retraso, vencidos también por los Cooper de Brabham y Gregory y por el Lotus de Ireland.

EN EL GP DE FRANCIA LAS FERRARI GANAN A LO GRANDE

El Campeonato Mundial llegó finalmente a la pista rápida de Reims, en ocasión del GP de Francia. Gracias a la superior potencia del motor, las 256 F1 se impusieron de manera clara. Brooks, dueño de la pole position, lideró la carrera de punta a punta.
Phil Hill, a pesar de sufrir por el día muy caluroso, fue segundo detrás de su compañero de equipo. El éxito de la Ferrari fue completado por el cuarto puesto del belga Gendebien, ubicado detrás de Brabham.
Una huelga de los metalúrgicos impidió a Ferrari participar en el GP de Inglaterra en Aintree. Brooks participó por su cuenta, al volante de un Vanwall, pero se retiró pronto, perdiendo más terreno con respecto a Brabham, líder del campeonato y ganador de la carrera.
Para evitar problemas de neumáticos, el GP de Alemania, programado en la veloz pista de Avus, en las cercanías de Berlín, fue disputado en dos series, con clasificación final por suma de tiempos. Las 256 F1 dominaron el lote, con Brooks primero, Gurney segundo y Hill tercero.
En Monsanto, en el GP de Portugal, volvió al éxito Cooper con Moss, que superó a Gregory por una vuelta. Dan Gurney fue apenas tercero con la 256 F1.



El puesto de manejo de la 256 F1, dominado por el gran volante de rayos agujereados. Abajo, el motor V6.

REVOLUCION GANADORA

La 256 F1 no tuvo un gran éxito debido a la disposición del motor. Ya en 1958 se adivinaba claramente el futuro predominio de las monoplazas con motor trasero como el Cooper que, a pesar del déficit de potencia del motor Climax con respecto al de Ferrari, había logrado ganar los GP de Argentina y de Mónaco. Fueron muchas las polémicas dentro y fuera de Ferrari (que en 1959 fue prácticamente la única escudería que competía con autos con motor delantero) con los técnicos y periodistas que criticaban la elección de Enzo Ferrari. Para sostener su tesis, don Enzo afirmó en más de una ocasión que "son los bueyes lo que tiran el carro, no al revés". El desarrollo de las suspensiones y de los neumáticos, sin embargo, les permitió a los autos con motor trasero imponerse de manera evidente, al punto que en 1960 Ferrari se decidió a utilizar en Fórmula 1 autos con motor trasero, la 246 con Allison en Mónaco y la 156 F2 con von Trips en Monza.

LOS RESULTADOS DE LA 256 F1

1959

GP Mónaco, 10 de mayo	2° Brooks, 4° Hill
GP Holanda, 31 de mayo	5° Behra, 6° Hill
GP Francia, 5 de julio	1° Brooks, 2° Hill, 4° Gendebien
GP Alemania, 2 de agosto	1° Brooks, 2° Gurney, 3° Hill
GP Portugal, 23 de agosto	3° Gurney
GP Italia, 13 de septiembre	2° Hill, 4° Gurney, 5° Allison, 6° Gendebien
GP EE.UU., 12 de diciembre	3° Brooks, 6° von Trips

1960

GP Argentina, 7 de febrero	2° Allison, 5° von Trips
GP Mónaco, 29 de mayo	3° Hill
GP Holanda, 6 de junio	5° von Trips, 6° Ginther
GP Bélgica, 19 de junio	4° Hill
GP Inglaterra, 16 de julio	6° von Trips
GP Portugal, 14 de agosto	4° von Trips
GP Italia, 4 de septiembre	1° Hill, 2° Ginther, 3° Mairesse

GP de los Estados Unidos. En la carrera, que marcó el triunfo de McLaren y la conquista del título por Brabham (a pesar de su retiro), Brooks fue tercero, precedido también por el otro Cooper de Trintignant. Para la Ferrari, von Trips fue sexto.

Para el Mundial 1960, las 256 F1 fueron modificadas con la adopción de un tren trasero con suspensiones independientes (que sustituyó al ya obsoleto puente De Dion) y con el agregado de dos tanques laterales. El uso de una suspensión trasera con cuadrilá-teros deformables, sin embargo, no fue suficiente para que las Ferrari estuviesen a la altura de los Cooper y Lotus con motor trasero.

El Campeonato Mundial comenzó en Buenos Aires con el GP de Argentina, ganado por el Cooper de McLaren en una jornada calurosa que provocó muchos retiros. Las 256 F1 fueron segunda con Allison y quinta con von Trips. En el GP de Mónaco, Hill fue tercero detrás del Lotus de Moss y del Cooper de McLaren, en el mismo día del debut de la Ferrari 246

Los estabilizadores aerodinámicos.

El carenado sobre los conos de aspiración servía para asegurar un adecuado flujo de aire para la alimentación del motor.

En el GP de Italia en Monza, Stirling Moss obtuvo una hermosa victoria, gracias a la táctica de evitar la parada en boxes para el cambio de cubiertas. Las 256 F1, de todos modos, se demostraron a la altura de las circunstancias: Hill fue segundo luego de haber luchado con su compatriota de Cooper, mientras que Gurney, Allison y Gendebien se clasificaron detrás de Brabham, que llegó tercero.

EN 1959 ULTIMA CARRERA EN EE.UU. CON BROOKS TERCERO

El campeonato se cerró en el aeropuerto de Sebring con el

El chasis era de caños de acero.

con motor trasero, que se clasificó en el sexto puesto con Ginther. En Zandvoort, las Ferrari 256 F1 no superaron los quinto y sexto puestos, obtenidos por von Trips y Ginther, respectivamente, a una vuelta del ganador Brabham. En el GP de Bélgica en Spa-Francorchamps, marcado negativamente por las muertes de Stacey y Bristow, Phil Hill fue cuarto, a una vuelta de Brabham, quien precedió a McLaren y Gendebien. El veloz circuito de Reims le permitió a la 256 F1 de Phil Hill sobresalir en el GP de Francia. Sin embargo, luego de algunas vueltas en las que alternó al frente con Brabham, Hill tuvo que retirarse, al igual que Mairesse y von Trips.

EN 1960 TRES FERRARI SE AFIRMAN EN EL GP DE ITALIA

En la línea de meta, Brabham precedió a los Cooper de Gendebien, McLaren y Taylor. Brabham ganó también el GP de Inglaterra en Silverstone, delante de los Lotus de Surtees e Ireland. La primera Ferrari, la de von Trips, se ubicó apenas sexta. También en Oporto, en el GP de Portugal, la 256 F1 sólo logró pocos puntos, con el cuarto lugar de von Trips detrás de Brabham, McLaren y Clark. Tres 256 F1 finalizaron en los primeros puestos del GP de Italia, con Hill que precedió a Ginther y Mairesse. Sin embargo, el triunfo fue debido al boicot de la pista de Monza por parte de Cooper, Lotus y BRM, que consideraron demasiado peligrosa para las suspensiones de sus monoplazas la superficie del anillo de alta velocidad. La Ferrari, ya decidida a hacer debutar una monoplaza con motor trasero en la nueva fórmula de 1,5 litros de cilindrada, prefirió no participar en el GP de los Estados Unidos en Riverside, ganado por Moss.

UN EQUIPO LLEGADO DESDE EL EXTERIOR

Después de haber perdido en 1958 a Musso y Collins, además del campeón del mundo Hawthorn (muerto en un accidente en ruta luego de haberse retirado de las carreras), la Ferrari tuvo que cambiar muchos pilotos en vistas de 1959. Confirmado el estadounidense Phil Hill, se eligió para acompañarlo a Tony Brooks, un ex estudiante de odontología que se había destacado con Vanwall. Después de haberse adjudicado cuatro GP con las monoplazas inglesas, Brooks tuvo su mejor año justamente con la 256 F1, ganando dos veces y ubicándose en el segundo lugar de la clasificación mundial. Junto a Hill y Brooks, la Ferrari utilizó de vez en cuando al francés Behra y al belga Gendebien. Más constante fue el empleo de otro estadounidense, Dan Gurney, que debutó en el GP de Francia en Reims, y del inglés Cliff Allison, que compitió con Ferrari en el Campeonato del Mundo de 1959 ya desde el GP de Mónaco.

La cola de la Dino 256 F1 estaba caracterizada por los tres cortes en la carrocería.

Cliff Allison en el GP de Italia de 1959 con Dino 256 F1.

1995, la victoria de Jean Alesi

Arriba, el podio victorioso del GP de Canadá, con Alesi en el primer escalón. A la izquierda, Alesi corriendo el GP de Brasil de 1995.

El piloto de Aviñón trae a Maranello una victoria que le permite a la Casa del Cavallino clasificarse tercera en el Mundial de Constructores, detrás de Benetton y Williams.

Los Benetton y los Williams impusieron su ley en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1995. Michael Schumacher se coronó campeón del mundo con nueve victorias, contra las cuatro de Hill. La Ferrari, tercera en el Campeonato de Constructores detrás de Benetton y de Williams, obtuvo una sola victoria con Alesi, quinto entre los pilotos, mientras que Berger fue sexto.

Foto grupal de los pilotos del Mundial 1995.

EL CAMPEONATO COMIENZA CON VIOLENTAS POLEMICAS

El Campeonato comenzó entre polémicas, con el GP de Brasil en Interlagos. Schumacher y Coulthard, primero y segundo, fueron en un primer momento descalificados por uso de nafta irregular, y luego reintegrados en la clasificación. Sin embargo, ni Benetton ni Williams sumaron los puntos para la tabla reservada a los constructores. Berger se ubicó tercero, luego de haber probado por algunas vueltas el sabor de ir al frente. Alesi, con la otra Ferrari, fue quinto.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Brasil, *26 de marzo*	*3° Berger, 5° Alesi*
GP Argentina, *9 de abril*	*2° Alesi, 6° Berger*
GP S. Marino, *30 de abril*	*2° Alesi, 3° Berger*
GP España, *14 de mayo*	*3° Berger*
GP Mónaco, *28 de mayo*	*3° Berger*
GP Canadá, *11 de junio*	*1° Alesi*
GP Francia, *2 de julio*	*5° Alesi*
GP Inglaterra, *16 de julio*	*2° Alesi*
GP Alemania, *30 de julio*	*3° Berger*
GP Hungría, *13 de agosto*	*3° Berger*
GP Portugal, *24 de septiembre*	*4° Berger, 5° Alesi*
GP Europa, *1° de octubre*	*2° Alesi*
GP Pacífico, *22 de octubre*	*4° Berger, 5° Alesi*

EN EL GP DE ARGENTINA ALESI VA AL ATAQUE

Luego de un incidente que obligó a repetir la largada, Hill se impuso en el recuperado GP de Argentina en Buenos Aires. Alesi, protagonista de una carrera

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Schumacher	Benetton-Renault	102	9 (BR, E, MC, F, A, B, EU, PAC, J)
Hill	Williams-Renault	69	4 (RA, RSM, HU, AUS)
Coulthard	Williams-Renault	49	1 (P)
Herbert	Benetton-Renault	45	2 (GB, I)
Alesi	Ferrari	42	1 (CND)
Berger	Ferrari	31	
Hakkinen	McLaren-Mercedes	17	
Panis	Ligier-Mugen Honda	16	
Frentzen	Sauber-Ford	15	
Blundell	McLaren-Mercedes	13	
Barrichello	Jordan-Peugeot	11	
Irvine	Jordan-Peugeot	10	
Brundle	Ligier-Mugen Honda	7	
Morbidelli	Arrows-Hart	5	
Salo	Tyrrell-Yamaha	5	
Boullion	Sauber-Ford	3	
Suzuki	Ligier-Mugen Honda	1	
Lamy	Minardi-Ford	1	

1995: EL CINE CUMPLE CIEN AÑOS

Política: *En la Argentina, Carlos Menem es reelegido presidente. Varias ceremonias oficiales se desarrollan en todos los países europeos para celebrar el cincuentenario del fin de la Segunda Guerra Mundial; también se recuerda el Holocausto en Auschwitz y la destrucción de Hiroshima. El primer ministro israelí Yitzhak Rabin es asesinado en Tel Aviv por un estudiante hebreo ultranacionalista. En Italia, Lamberto Dini forma un gobierno de técnicos. Vaticano: Es promulgada la encíclica de Juan Pablo II,* Evangelium Vitae. ***Cine:*** *el invento de los hermanos Lumière cumple cien años.* ***Deportes:*** *Vuelve la F1 internacional a la Argentina. Alberto Tomba gana la Copa del Mundo de esquí alpino. Max Biaggi vuelve a ganar el mundial de motos clase 250 cm³, otra vez con Aprilia.*

Gerhard Berger en el GP de Italia 1995.

de ataque con la Ferrari, fue segundo delante de Schumacher, con Berger sexto. En el GP de San Marino, en Imola, una salida de pista de Schumacher le dejó vía libre a Hill, que ganó precediendo a las dos Ferrari de Alesi y Berger.

En Barcelona, el GP de España fue dominado por Schumacher, que ganó delante de Herbert y de la Ferrari de Berger. En Mónaco, un toque entre Alesi, Berger y Coulthard obligó a repetir la largada. Schumacher superó a Hill; Berger logró clasificarse tercero. Alesi salió de pista para evitar a Brundle cuando marchaba detrás del puntero Schumacher.

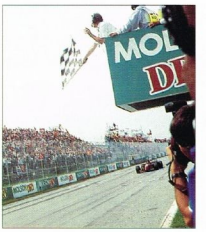
EN MONTREAL ALESI GANA SU PRIMER GRAN PREMIO

Alesi ganó finalmente su primer GP en Montreal, Canadá. Aprovechando también los retiros de Schumacher y Hill, el francés precedió a los Jordan de Barrichello e Irvine. En el GP de Francia en Magny Cours, Schumacher ganó otra vez delante de Hill. Alesi tuvo que conformarse con el quinto puesto. En Silverstone, en el GP de Inglaterra, Hill chocó a Schumacher en la carrera, dejándole vía libre a la primera victoria de Herbert, quien precedió a Alesi y Coulthard.

Hill, al frente, salió de pista en la segunda vuelta del GP de Alemania en Hockenheim. Así ganó Schumacher, delante de Coulthard y Berger. Los Williams de Hill y Coulthard dominaron el GP de Hungría en Budapest, que vio a la Ferrari de Berger terminar en la tercera posición. En Spa Francorchamps, en el GP de Bélgica, las Ferrari de Berger y Alesi largaron desde la primera fila pero ambas fueron obligadas al retiro. Luego de una excepcional recuperación desde la 16ª posición, Schumacher venció a Hill, segundo a sus espaldas y ampliamente superado por el alemán en la adaptación a las condiciones meteorológicas variables de la carrera.

EN MONZA, LA FERRARI NO TIENE SUERTE

En el GP de Italia en Monza, Hill chocó nuevamente a Schumacher. Pasaron a la delantera las Ferrari, pero luego Alesi perdió la telecámara de abordo que dañó una suspensión de Berger y lo obligó a abandonar. Luego, un cojinete detuvo también a Alesi. Al final ganó Herbert, delante de Hakkinen y Frentzen. Después de un impresionante accidente de Katayama en la largada, Coulthard logró su primer éxito en el GP de Portugal en Estoril. Schumacher, segundo, precedió a Hill. En Nürburgring, en el GP de Europa, Schumacher obtuvo otra brillante victoria, recuperándose con respecto a la Ferrari de Alesi, que largó muy bien con el piso mojado y al final fue segundo. Schumacher se coronó matemáticamente campeón del mundo en el GP del Pacífico en Aida, Japón, donde ganó precediendo a Coulthard y Hill. Si bien con una vuelta de retraso, las Ferrari de Berger y Alesi fueron cuarta y quinta. Schumacher ganó también en el GP de Japón en Suzuka, esta vez delante de Hakkinen y Herbert.



Abajo, Jean Alesi a punto de cumplir la última vuelta de su victoria en el GP de Canadá 1995.

El Mundial se cerró en Adelaida con el GP de Australia. Alesi y Schumacher se tocaron, eliminándose mutuamente. Hill fue primero, precediendo a Panis y Morbidelli.

LAS GT CARRERA

250 GT SWB, mucha garra con paso corto

1960: la distancia entre ejes de la GT de Maranello se reduce de 2,6 a 2,4 metros. Con una potencia de 270 CV, este auto se vuelve invencible en las carreras entre "caballeros-pilotos" y gana cientos de carreras hasta el debut, en 1962, de la GTO.

La 250 GT SWB, es decir Short Wheel Base, tiene una linea de puras curvas.

El habitáculo de la 250 GT SWB: el aluminio se usaba para el volante y la palanca de cambio.

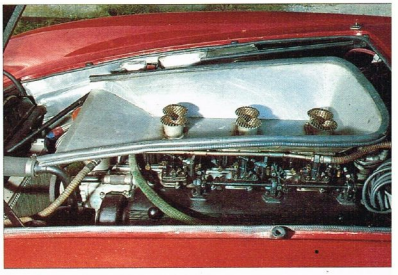
Sucede incluso entre hermanos: cuando alguno se vuelve famoso, los otros quedan en segundo plano, aunque sus cualidades no sean menores. En la familia de las Ferrari 250 GT Competición pasó lo mismo: mientras el gran público recuerda las primeras, legendarias berlinettas de paso largo y las últimas, míticas GTO, sólo los verdaderos apasionados conocen y aprecian las berlinettas de paso corto. Y son todavía menos quienes las llaman con este nombre, que es el "verdadero" y el oficial; la mayoría usa el nombre inglés SWB (Short Wheel Base, paso corto): una costumbre que comenzó en los años Sesenta, cuando estos autos ganaban cientos de carreras en manos de pilotos oficiales y privados de todo el mundo.

EN 1959 LA PASO LARGO YA NO ERA COMPETITIVA

En 1959, después de años de honrada y victoriosa carrera, la "vieja" berlinetta de paso largo mostraba las marcas de la edad. Había poco que hacer contra los ágiles autos ingleses y los pequeños Porsche: ni siquiera el nuevo cuerpo del vehículo, con los "saltos" reducidos al mínimo, de las LWB (Long Wheel Base) utilizadas en la segunda mitad de la temporada, devolvió el triunfo a Maranello. El proyecto de este auto era, en realidad, apenas el "ensayo general" del nuevo modelo, realizado por el equipo de jóvenes inge-

La 250 GT SWB en versión de ruta.

A la derecha, una 250 GT SWB en Monza, en 1960 en la Copa Intereuropa, conducida por Miro Toselli. Abajo, el motor de 270 CV.



nieros formado por Giotto Bizzarrini, Carlo Chiti y Mauro Forghieri.

El debut de la nueva 250 GT Berlinetta Competición de paso corto se realizó en el salón de París, en octubre de 1959. Entre la masa de apasionados y curiosos que visitaron el pabellón de la Ferrari, también hubo numerosos pilotos y equipos que se adelantaron para tener un vehículo para la temporada 1960: pero sólo pocos fueron conformados, aquellos que Enzo Ferrari conocía y estimaba. Una gentileza bastante grande, porque la nueva SWB era un auto ganador ya en los papeles. El nuevo chasis había sido acortado en 20 centímetros (el paso es de 2,4 metros contra los 2,6 de la LWB); era también mucho más rígido, por los numerosos refuerzos, y tenía una diferente distribución de los pesos: todas cosas que mejoraban netamente su comportamiento. Otra importante novedad estaba constituida por los frenos a disco (Dunlop) en lugar de los tambores. Las suspensiones eran idénticas a las de la LWB, así como los ejes delantero y trasero. En cambio, el motor era muy distinto: denominado Tipo 168, evolucionará hasta equipar a la siguiente GTO. Aunque conservaba el diseño y las medidas fundamentales del anterior Tipo 128, el nuevo motor adoptaba una serie de detalles que venían de la Sport Testa Rossa, especialmente en la alimentación y en el sistema de descarga. La potencia subía a 260/280 caballos, con una erogación excelente en todos los regímenes.

Con respecto a la carrocería, obra de un Pinin Farina particularmente inspirado, era similar a la utilizada en las últimas LWB; pero gracias al paso más corto, adquiría una elegancia irresistible. La parte mejor lograda, seguramente, era la trasera, muy redondeada.

HASTA LA LLEGADA DE LA GTO FUE LA GRAN TURISMO VENCEDORA

Lo que cuenta, de todos modos, es que en pista y en las competencias en ruta la SWB se volvió el auto más exitoso. Si bien fue sustituida por la GTO en 1962, no fueron pocos los pilotos que siguieron utilizándola en carrera, con resultados notables.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953,21 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCZ/DCL 6 doble cuerpo (6 Weber 38 DCN o 3 Weber 46 DCZ)
Potencia:	270 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente rígido
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos 6.00-16 (185 x 16)
Dimensiones:	paso 2,40 metros
Peso:	1050 kilos
Unidades producidas:	cerca de 200 (incluyendo las GT Berlinetta Lujo de ruta con carrocería de acero)
Número de chasis de la primera unidad:	1539/GT
Número de chasis de la última unidad:	4065/GT

UNA BERLINETTA DE LUJO

Además de las casi 120 berlinettas Competición realizadas en el bienio 1960-1962, también se produjo una cantidad de unidades denominadas 250 GT Berlinetta Lujo. A pesar del nombre, estos autos no tenían nada o casi nada en común con las 250 GT Lujo producidas a partir de 1962: estas últimas eran verdaderas Gran Turismo, mientras que la Berlinetta Lujo era una versión apenas domesticada de la Competición. Las diferencias fundamentales tenían que ver con la carrocería, de acero en lugar del acostumbrado aluminio de los autos de carrera, y los interiores: la consola y las puertas tenían revestimientos dignos de este nombre, y hasta las ventanillas eran de vidrio (mientras que las Competición tenían sólo el parabrisas de cristal, las ventanillas y la luneta eran de plexiglás). También el motor era levemente diferente: la puesta a punto más tranquila y los silenciadores en los escapes limitaban la potencia a "sólo" 220-240 caballos, según los ejemplares más o menos logrados; pero así los autos se volvían aptos también para el uso en las rutas (que, de todos modos, estaban mucho menos transitadas que en la actualidad). Según fuentes confiables, no fueron más que 80 las Berlinettas Lujo producidas para pocos y afortunados apasionados.

F512 M, la heredera de la mítica Testarossa

1994: más potencia, menos peso, la ausencia de dirección asistida y un limitado confort hacen de esta 12 cilindros contrapuestos una deportiva tradicional.

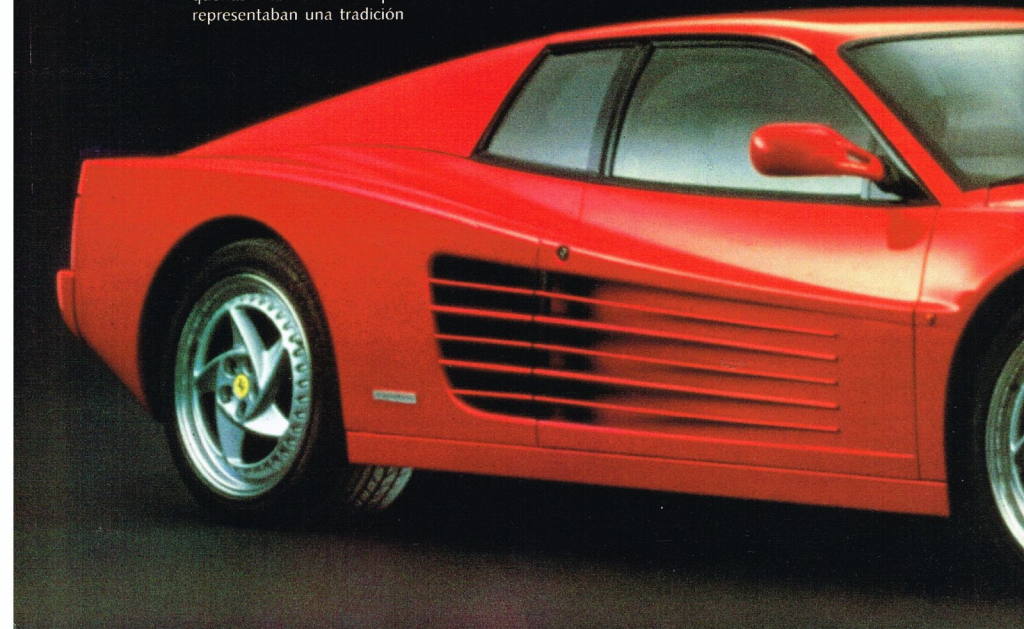
Es una deportiva pura, una Ferrari al viejo estilo. Derivada de la 512 TR de 1992 (y por lo tanto, de la Testarossa de 1984), la F512 M, presentada en 1994 es una Gran Turismo poderosa y majestuosa.

LINDA, VELOZ E INCOMODA. UNA VERDADERA FERRARI

Pero también tiene esas pequeñas incomodidades que representaban una tradición para los autos del Cavallino. La "M" de su nombre significa "modificada": 20 caballos más (440 CV) y algunos kilos de menos (1455 kilos) con respecto a la Testarossa, performance (315 Km/h, 4,7 segundos de cero a 100 Km/h) y adherencia mejoradas, una línea levemente retocada, no en la sustancia sino en los detalles. Los criterios que inspiraron la evolución estética de este modelo son los mismos seguidos en las últimas "renovaciones" de la Casa de Módena.

EN EL EXTERIOR, SOBRESALEN LOS FAROS DELANTEROS NO RETRACTILES

Ante todo, representa una adecuación estilística con el



La línea diseñada para la Testarossa por Pininfarina aún es actual. Las modificaciones estéticas en la F512 M sólo son de detalles. El capot delantero tiene un nuevo diseño, con dos tomas de aire NACA para el acondicionador.

resto de la gama, ahora adoptada para todas las nuevas Ferrari.

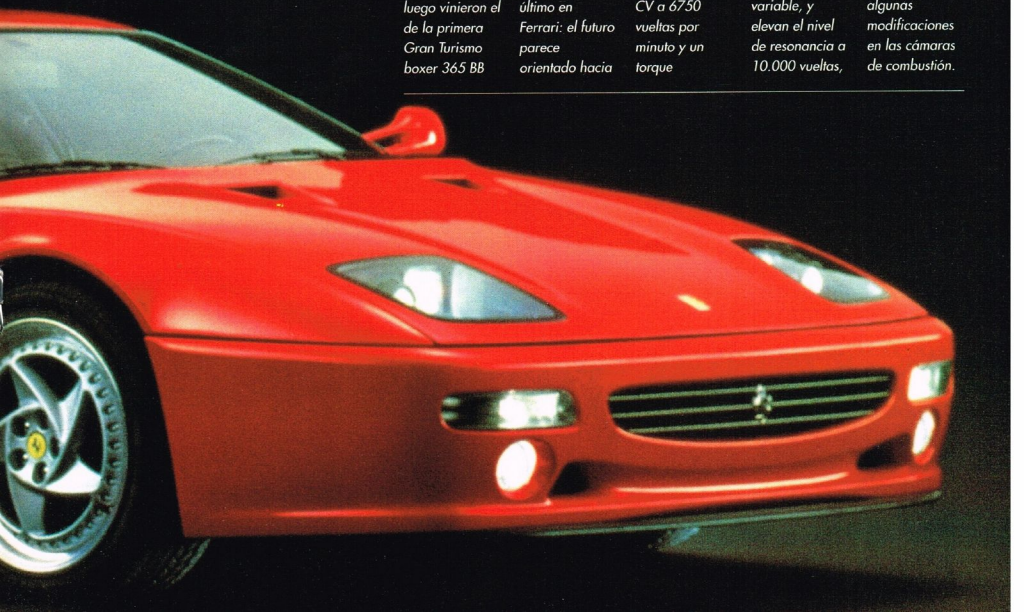
Existe una razón de mercado para la evolución del modelo: el cliente que gasta tanto dinero (más de 150.000 dólares) prefiere comprar una novedad, aunque se trate de una evolución. Entonces, teniendo como punto de partida un auto ya afirmado y apreciado como la Testarossa, el trabajo desarrollado fue de puro perfeccionamiento.

Con respecto al estilo de la

Para la F512 M hay butacas anatómicas especiales.

EL BOXER MAS POTENTE

El motor de la F512 M, de 12 cilindros en V a 180°, es el heredero de los legendarios boxer Ferrari. El primero fue el de la monoplaza 512 F1 de 1965, y luego vinieron el de la primera Gran Turismo boxer 365 BB de 1973 y el de la Testarossa. Pero el boxer de la F512 M, el más potente motor de serie de este tipo de toda la producción mundial, podría ser el último en Ferrari: el futuro parece orientado hacia los 12 cilindros en V a 65°. Este boxer pesa 224,4 kilos y está ubicado en posición trasera-central. Su cilindrada es de 4943 cm³, con una potencia de 440 CV a 6750 vueltas por minuto y un torque máximo de 51 Kgm a 5500 rpm. La distribución es de cuatro válvulas por cilindro, inclinadas a 41°. Los resortes de válvulas son nuevos, de paso variable, y elevan el nivel de resonancia a 10.000 vueltas, es decir más allá del régimen de uso. Las bielas son de titanio. La lubricación es con carter seco. Se obtuvieron mejoras termodinámicas gracias a algunas modificaciones en las cámaras de combustión.



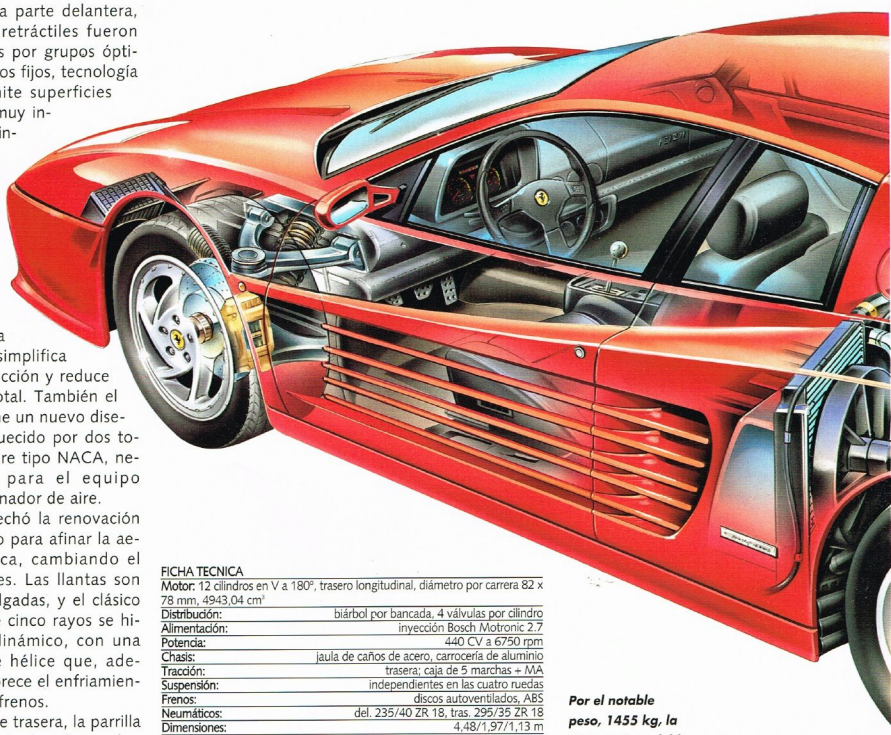
carrocería, la F512 M conserva el diseño de Pininfarina de la primera Testarossa (1984) que representó una gran innovación en los años Ochenta. Las líneas eran tan personales que ya se volvieron un clásico más allá del tiempo.

315 KILOMETROS HORARIOS 4,7 SEGUNDOS DE 0 A 100 KM/H HERMOSA DE VER Y DE MANEJAR

Como muchas otras Ferrari del pasado, la F512 M no necesitó demasiados cambios. En la parte delantera, los faros retráctiles fueron sustituidos por grupos ópticos elípticos fijos, tecnología que permite superficies externas muy inclinadas e integradas con las formas de la carrocería. Además de dar más funcionalidad, esta solución simplifica la construcción y reduce el peso total. También el capot tiene un nuevo diseño, enriquecido por dos tomas de aire tipo NACA, necesarias para el equipo acondicionador de aire.
Se aprovechó la renovación del diseño para afinar la aerodinámica, cambiando el paragolpes. Las llantas son de 18 pulgadas, y el clásico diseño de cinco rayos se hizo más dinámico, con una forma de hélice que, además, favorece el enfriamiento de los frenos.
En la parte trasera, la parrilla que cubría los faros fue reemplazada por grupos ópticos dobles, desde siempre uno de los temas estilísticos de la Ferrari.
La carrocería es totalmente de aluminio. El chasis es una estructura de caños de acero al cromo-molibdeno de sección variable. La célula del habitáculo es de paneles de acero. La relación performance-seguridad es muy elevada, especialmente con respecto al cuerpo central, de paneles de acero, reforzado con una jaula de caños de acero, casi un roll bar. Las suspensiones derivan de las competiciones. El tren trasero tiene cuatro amortiguadores, dos en cada rueda.

MAS MANIOBRABLE Y LIVIANA, LA FERRARI F512 M SE AGARRA MEJOR AL PISO

Una mayor contribución a las ya elevadas dotes de adherencia fue lograda con el menor peso de las masas no suspendidas: discos de frenos agujereados, amortiguadores, pinzas de frenos, rótulas



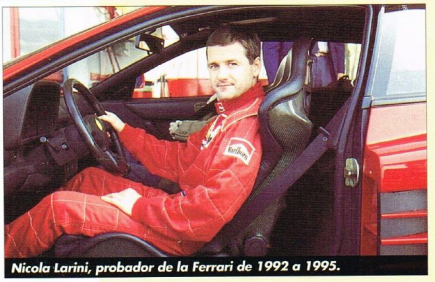
FICHA TECNICA

Motor: 12 cilindros en V a 180°, trasero longitudinal, diámetro por carrera 82 x 78 mm, 4943,04 cm³	
Distribución:	biárbol por bancada, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch Motronic 2.7
Potencia:	440 CV a 6750 rpm
Chasis:	jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas
Frenos:	discos autoventilados, ABS
Neumáticos:	del. 235/40 ZR 18, tras. 295/35 ZR 18
Dimensiones:	4,48/1,97/1,13 m
Peso:	1455 kilos
Velocidad máxima:	315 Km/h
Aceleración de 0 a 100 Km/h:	4,7 segundos
Aceleración de 0 a 1000 m:	22,7 segundos

Por el notable peso, 1455 kg, la F512 M tiene dobles amortiguadores para cada rueda en el eje trasero.

y llantas. La dirección es de piñón y cremallera. El sistema de frenos, con cuatro discos autoventilados y pinzas de cuatro pistones, dispone de ABS. El tanque de nafta, doble y con una capacidad de 110 litros, es de aluminio y tiene bombas sumergidas.

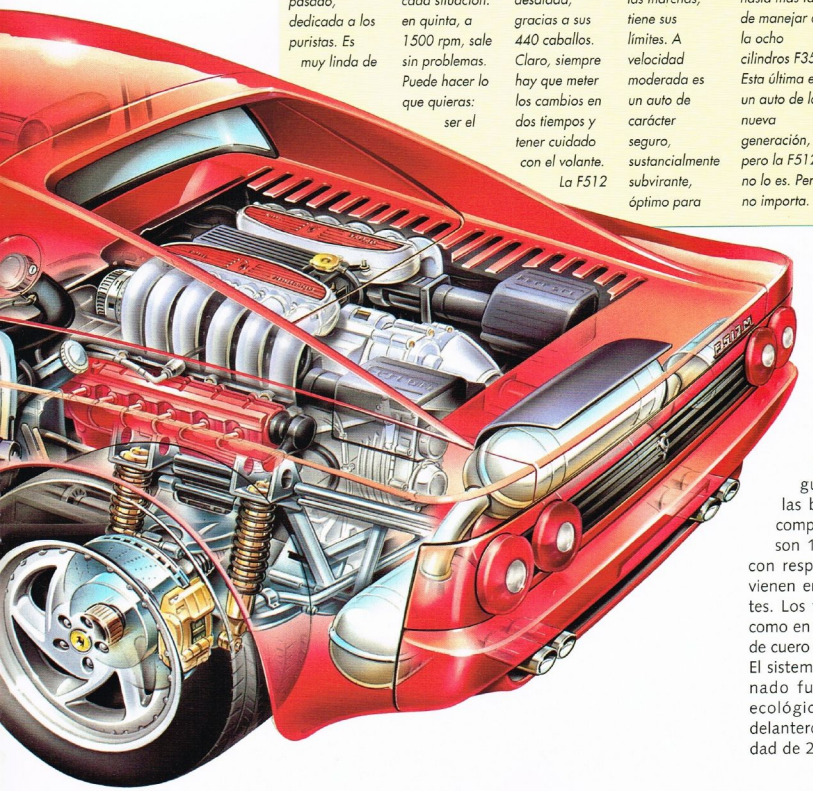
NICOLA LARINI: "UNA FIERA DESATADA"



Nicola Larini, probador de la Ferrari de 1992 a 1995.

"La F512 M es una Ferrari que mira hacia el pasado, dedicada a los puristas. Es muy linda de manejar. Me gusta el motor, fantástico en cada situación: en quinta, a 1500 rpm, sale sin problemas. Puede hacer lo que quieras: ser el auto más dócil del mundo o una fiera desatada, gracias a sus 440 caballos. Claro, siempre hay que meter los cambios en dos tiempos y tener cuidado con el volante. La F512 M no tiene ninguna sofisticación, como la dirección asistida, que la haga fácil de manejar: es una Ferrari en todo sentido. En el volante se siente todo el motor, así como en la caja, que es la clásica, de auto de carrera. Hay que ir a buscar las marchas, tiene sus límites. A velocidad moderada es un auto de carácter seguro, sustancialmente subvirante, óptimo para quien se pone por primera vez al volante de un auto tan potente. Tiene un comportamiento sincero que permite manejarla con seguridad, con un rolido bastante pronunciado que advierte cuándo se está perdiendo adherencia. Es hasta más fácil de manejar que la ocho cilindros F355. Esta última es un auto de la nueva generación, pero la F512 M no lo es. Pero no importa. Con la potencia que tiene es muy fácil hacerla derrapar y divertirse. Y con su 'contravolante' de motor, hace olvidar todas sus pequeñas fallas. Pero lo que más me gusta es el sonido de estos 12 cilindros de 315 Km/h. Me hace recordar las monoplazas Ferrari de Fórmula 1, con su inolvidable silbido a más de 13.000 vueltas por minuto. ¡Qué nostalgia!"

Nicola Larini



Los cambios en el interior del vehículo fueron esencialmente dirigidos a mejorar el confort, con pequeños retoques en el volante, la palanca de cambio, la pedalera regulable de aluminio, las butacas de material compuesto (opcional) que son 15 kilos más livianas con respecto a la 512 TR y vienen en tres talles diferentes. Los tapizados interiores, como en todas las Ferrari, son de cuero Connolly.

El sistema de aire acondicionado funciona con el gas ecológico R134A. El baúl, delantero, tiene una capacidad de 250 litros.

Los últimos años

Los años 70 y 80, para Enzo Ferrari, son los de un hombre que ya es una leyenda. El fundador de la Casa del Cavallino Rampante sigue activo en la gestión del equipo de carreras de Fórmula 1, toma decisiones valientes y se rodea de los colaboradores más confiables.

UNA AVENTURA QUE CONTINUA Sobrevivir a su propia leyenda es una tarea ingrata, aun para una persona acostumbrada a todo como Enzo Ferrari. Pero sus últimos años de vida, lejos de ser un momento largo y amargo, fueron la última parte de una cabalgata triunfal, incluso con algunas chispas de coraje y de riesgo.

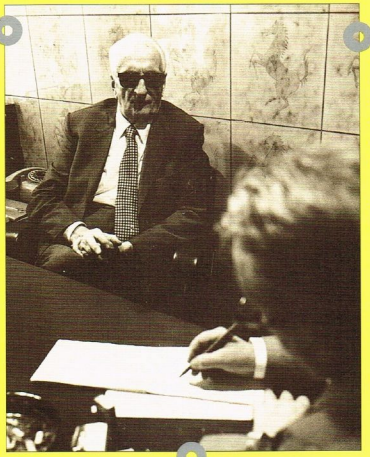
En los últimos años Enzo Ferrari se ocupó casi exclusivamente de las competiciones, es decir del equipo de carreras de Fórmula 1, dejando la dirección de la fábrica en manos de hombres llegados de la Fiat. Pero no desvió totalmente la mirada de su criatura, y no dejó de criticar el accionar de los dirigentes cada vez que le pareció necesario. En cambio, en Fórmula 1 siempre estuvo entre los protagonistas. En 1986, por ejemplo, le da polémicamente inicio a la realización de una monoplaza de Fórmula Indy. En 1987 está entre los que firman el Pacto de la Concordia, junto a Bernie Ecclestone y Jean Marie Balestre. En esos años, Ferrari reduce sus contactos con el mundo externo, dedicándose a escribir muchas cartas, satisfaciendo con la necesidad de la comunicación también una de sus grandes pasiones: escribir. Pero es un personaje público y por eso, hasta el final, no escapa de los encuentros oficiales ni de las visitas de personajes públicos, condimentando cada ocasión con la ironía que lo hizo famoso, y en algún sentido también temido, en todo el mundo.

De cualquier manera, quiere cerca suyo a los colaboradores más confiables. Como Mauro Forghieri, con el cual mantiene una relación de trabajo, pero sobre todo personal, desde hace más de 25 años, o como Michele Alboreto, uno de los hombres que estuvieron particularmente cerca en los últimos años. El "Drake" de Maranello nunca escondió su predilección por el piloto de Milán, la última esperanza italiana en Fórmula 1. En 1985 Michele Alboreto estuvo cerca del Campeonato del Mundo, clasificándose en segundo lugar detrás de Alain Prost con McLaren. La Ferrari fue segunda en el Mundial de Constructores, un título que la Casa de Maranello había ganado por última vez en 1983. Así lo recuerda Ferrari en su libro *Pilotos, ¡qué gente!*: "Son conocidas mis simpatías hacia Michele Alboreto. Es un joven que maneja muy bien, con pocos errores. Es veloz, con lindo estilo: dotes que me recuerdan a Wolfgang von Trips, al cual Alboreto se parece también en el trato educado y serio. Sostuve que está entre los seis mejores de la Fórmula 1 y que con un auto competitivo seguramente no desaprovechará la ocasión de coronarse campeón".

Michele Alboreto fue el último piloto por el cual haya hinchado Enzo Ferrari. No debe sorprender, entonces, que Alboreto corriese con los colores del Cavallino Rampante entre 1984 y 1988, año en el cual murió don Enzo. Lamentablemente, fueron años que no estuvieron entre los de mayor competitividad para las monoplazas del Cavallino.

El propio Ferrari intentó remediar esa situación, con decisiones a veces muy valientes. Tomó en sus manos la cuestión, confiando el proyecto de sus Fórmula 1 al inglés John Barnard, un técnico de valor que fue "arrancado" de McLaren, a precio de oro. El mismo Ferrari autoriza la creación del centro de investigación y proyectos de Guilford, en Inglaterra: es la primera vez que una "porción" tan importante de la obra de Ferrari sale de los confines italianos. De cualquier manera, las monoplazas diseñadas por Barnard obtienen 11 victorias entre 1987 y 1991. Antes de Barnard, Enzo Ferrari había confiado la dirección técnica de los autos de Fórmula 1 a Harvey Postlethwaite, en 1984, destinando a Mauro Forghieri al sector producción, y en 1986 había llamado a Maranello a Gustav Brunner, un técnico austríaco.

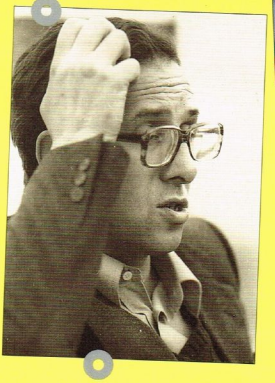
Enzo Ferrari en una foto del último período.



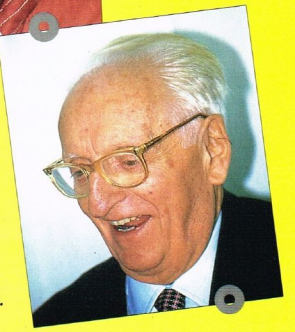
A la izquierda, una de las últimas entrevistas concedidas por Enzo Ferrari: aquí está en Fiorano, mientras contesta las preguntas de Gianni Brera.

Arriba, Enzo Ferrari y Jean Marie Balestre firman el Pacto de la Concordia en 1987: una de las últimas jugadas del Drake en F1.

A la derecha, una enigmática expresión de Mauro Forghieri, uno de los más confiables colaboradores de Ferrari, que estuvieron cerca hasta el final.



Arriba, Michele Alboreto, una de las personas más cercanas a Ferrari en el último período. A la derecha, un Enzo Ferrari de ochenta años con la sonrisa de sus mejores días.



Como se ve, Ferrari todavía no estaba exactamente pensando en jubilarse.
Las fotos de su último período lo retratan casi siempre con los anteojos oscuros. El rostro está demacrado, hay menos cabellos sobre su cabeza y están totalmente blancos. Pero la expresión de Enzo Ferrari nunca será triste, ni siquiera al final. Hay fotografías que lo muestran sonriente, alegre, incluso riendo abiertamente: el hombre Ferrari no se dejó ganar jamás, ni siquiera por el tiempo.
El 16 de agosto de 1988 es una de las fechas más tristes para el mundo del automovilismo: el corazón de Enzo Ferrari deja de latir. El golpe, para la fábrica que fundó y dirigió por muchos años, es durísimo. Pero la palabra "fin" para la Ferrari todavía no fue escrita y, gracias a la continuidad que el "Drake" de Maranello se preocupó de asegurarle mediante la cesión a la Fiat, la Ferrari sigue viva.
Así, hoy uno puede lamentar la desaparición de uno de los más grandes protagonistas de la historia del automóvil de todos los tiempos. Pero la aventura, siempre pintada de rojo corsa y con el símbolo de un Cavallino Rampante negro en campo amarillo, continúa.

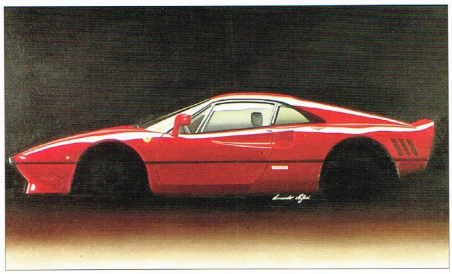
PINTURA

Leonardo Nifosi y Guido Villa

El primero, de veinte años, pinta con técnicas que exaltan los detalles. El segundo, de Vercelli y retratista afirmado, se especializa en pinturas de grandes personajes de la historia del Cavallino, de Enzo Ferrari a De Pórtago.

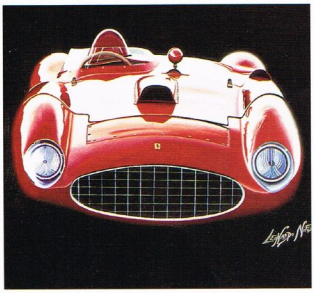
Dos maneras de pintar a la Ferrari: las experiencias del joven Leonardo Nifosi, de Bolonia, y la obra de un nombre conocido como Guido Villa, de Vercelli, que vive desde hace tiempo en Milán y reside parte del año en Kenya.

A pesar de su joven edad, Leonardo Nifosi se acerca al arte hiperrealista ya en 1992/1993, mientras completa los estudios que el año siguiente lo llevarán a obtener el diploma de Bachiller Artístico en el Liceo Arcangeli de la capital de Emilia. Amplía sus nociones de gráfica informática en la Junior Business School de Bolonia, para luego desarrollar su entrenamiento en agencias de publicidad y estudios de ilustración.



Una GTO de Leonardo Nifosi.

Abajo, una Sport Ferrari y la monoplaza F1 de Alain Prost firmadas por Nifosi.



Un primer plano de Alesi realizado por Nifosi.

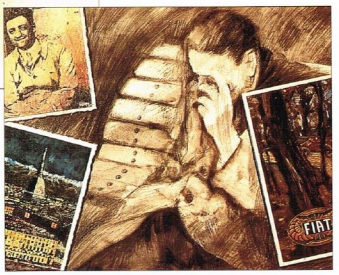
Su técnica artística lo llevó a trabajar con óleos, témperas, acrílicos, lápiz y aerógrafo, y obtuvo un importante encargo de BBR, empresa productora de modelos de colección, para la cual diseñó el "packaging" en que se venden los modelos de Fórmula 1.

EL SECRETO DE NIFOSI ES EL "EFECTO ESPEJO"

Sus obras dedicadas a la Ferrari (tema elegido por pasión personal y por la representatividad de la marca del Cavallino en el mundo), de carrera o de serie, se inspiran en fotos de autor, pero con la introducción de elementos personales: especialmente los detalles, como los del casco,

CUANTO CUESTAN

Leonardo Nifosi trabaja también por encargo, y el costo de sus obras (que no cambia en función del tamaño del dibujo) puede variar entre los 300 dólares de una escena de gran premio a los 2500 dólares por el retrato de un automóvil de época. Guido Villa prefiere acordar con el cliente, en cada caso, el precio de sus trabajos, que puede variar en función de su destino final, es decir, si es para una editorial o para la exposición en ambientes privados.



Un pensativo Enzo Ferrari, retratado por Guido Villa.

COMO CONTRATARLOS

Leonardo Nifosi vive en Bolonia, en via Savigno 3 (Tel. 0039-051-6231547). Guido Villa, en cambio, trabaja medio año en Milán, en via Vanvitelli 45 (Tel. 0039-02-29406641) y la otra mitad en Kenya (P.O. Box 25 - Isiolo - Kenya, Tel. 00254-165-2536).

Ferrari, en un característico dibujo de Villa.

la visera del cual a menudo es pintada creando el "efecto espejo". El automóvil está dibujado con la máxima fidelidad hacia el original, y en el paisaje se introducen elementos artísticos que caracterizan la escena. En los cuadros dedicados a los autos de serie, en cambio, el fondo es negro, neutro.

VILLA Y LOS PROTAGONISTAS DEL "MITO FERRARI"

Guido Villa, nacido en 1943, después de cursar en el Instituto de Bellas Artes de Vercelli, profundiza el estudio de pintores del valor de Tiziano, Botticelli, Rembrandt, realizando copias de sus obras más famosas, para luego comenzar una larga colaboración con Garzanti en la realización de los dibujos de algunas enciclopedias y en la definición del estilo gráfico de la Enciclopedia Europea. Retratista apreciado, Guido Villa viaja periódicamente a Kenya, donde pinta los "Murales africanos" y luego temas religiosos para iglesias y lugares de culto. Su acercamiento a la Ferrari, o mejor dicho al mundo del automóvil, es de 1993, con las ilustraciones de un libro dedicado al Porsche 911, y en 1994 es coautor de *Corazón rojo*, volumen dedicado al "gran agitador" Enzo Ferrari.

Alberto Ascari y Ferrari, a la derecha, en un cuadro de Villa.

Arriba, Enzo Ferrari con su hijo Dino, en un dibujo de Guido Villa.

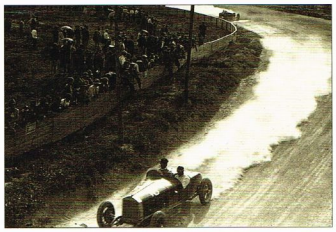
Más que los autos, los hombres son los protagonistas en las obras de Guido Villa: retratos compuestos de Nuvolari, de Enzo y Dino Ferrari, de Alfonso De Pórtago, de Phil Hill, de Sergio Scaglietti, de Luigi Chinetti, hasta llegar a Niki Lauda y Gilles Villeneuve, realizados casi siempre "al trazo", en blanco y negro, junto a sus autos de carrera, con los cuales se funden en un juego de refinados matices.

Ferruccio Testi y Franco Zagari, un amor en común: el Cavallino Rampante

Hoy sus imágenes están reunidas en un único, gran archivo. De Módena el primero, amigo personal del fundador de la Casa de Maranello, y de Bolonia el segundo. En épocas diferentes ilustraron la epopeya de la Ferrari de los años Veinte hasta la actualidad.

En muchos casos, los mejores fotógrafos de la Ferrari no fueron profesionales sino amateurs, en el mejor sentido de la palabra: es decir, quienes se acercan a una actividad por pura diversión o satisfacción personal, y no por razones económicas. A esta categoría pertenecen dos nombres que contribuyeron de manera importante, ayer y hoy, para dar una imagen de la historia del Cavallino Rampante: Ferruccio Testi y Franco Zagari.
Ferruccio Testi, de Módena, nacido en 1882 y muerto en 1958, era doctor en farmacia, aunque sólo ejerció esa profesión durante la Primera Guerra Mundial.

Mugello 1929: un piloto no identificado en una foto de Ferruccio Testi.



Circuito del Pozzo 1929: Enzo Ferrari y Eugenio Siena con Alfa Romeo, fotografiados por Testi.

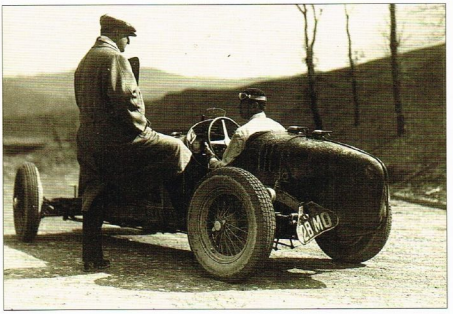
TESTI DEDICABA SU TIEMPO LIBRE AL HOBBY DE LA FOTOGRAFIA

De su padre Pietro, Testi heredó una próspera empresa de aguas minerales y la representación de marcas líderes de gaseosas y vinos finos. La conducción de la empresa la ejerció principalmente su madre, Capitolina. Un detalle importante, porque justamente el tiempo libre del cual disponía le permitió dedicarse al que no era sólo uno de sus numerosos hobbies, sino probablemente el más sentido: la fotografía.
Ferruccio Testi también amaba mucho las competencias de motores. Esta "enfermedad" le había sido contagiada nada menos que por Enzo Ferrari, quien lo había introducido en el ambiente de las carreras y, en particular, en la escudería Alfa Romeo, en esa época, una de las más competitivas.

EN POCOS AÑOS SE VOLVIO UN REPORTERO GRAFICO FAMOSO

Así fue como, en pocos años, Testi se transformó en un reportero gráfico famoso, aunque amateur, y muchos diarios y revistas de esos años lo buscaron para asegurarse su colaboración: *La Gazzetta dello Sport*, *Il Resto del Carlino*, *Auto Italiana*. Y, además, estaban las publicaciones relativas a las otras pasiones de Testi: la hípica, el

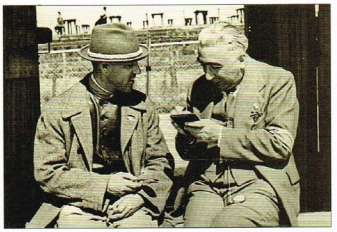
Nuvolari retratado por Testi, corriendo en Módena.



Del archivo Testi/Zagari: a la izquierda, en el GP de Nápoles de 1953, Fangio, con Maserati, precede a la Ferrari de Farina; a la derecha, pruebas libres de los años 30.

fútbol, pero también la lírica y las palomas mensajeras, a las que hasta dedicó una revista fundada y dirigida por él mismo: *El Mensajero Alado*. A pesar de todos estos estímulos, Testi no se transformó nunca en un fotógrafo de profesión, sino que fue un hombre con muchos intereses y mucho talento.

Entre sus cualidades de fotógrafo, estaba la capacidad de "construir" una imagen aprovechando el contorno, los personajes y el paisaje. Son suyas algunas de las fotos más lindas tomadas a Ferrari hasta los años Cincuenta. Además, Testi sabía manejarse en condiciones ambientales críticas: algo común al comienzo del siglo, cuando los medios de comunicación y los equipos fotográficos no eran seguramente los actuales. A menudo, era acompañado en sus "correrías fotográficas" alrededor de Europa por Odoardo Gandolfi, secretario de juzgado, también fotógrafo por hobby (de alto nivel), pero con menor tiempo libre en comparación con Testi.



Ferruccio Testi entrevista a Tazio Nuvolari en 1939 en Alemania.

FRANCO ZAGARI, FOTOGRAFO DE TODA LA CANCHA

Franco Zagari, de Bolonia (nacido en Budrio, a pocos kilómetros del centro de la ciudad), "clase 1930", heredó la pasión por la fotografía de su padre y su hermano, ambos médicos y fotógrafos amateurs. También Zagari se dedicó por pasión, por lo menos inicialmente, prefiriendo las competiciones de motores (autos, motos y lanchas) entre sus muchas pasiones, que incluían también la música jazz y la arquitectura. Las Ferrari están (y siempre estuvieron) en el centro de su interés como fotógrafo. Zagari las retrató muchísimo, de los años Sesenta hasta hoy, siguiendo los grandes premios del Campeonato Mundial de Fórmula 1, en cuanto se lo permitía su actividad como agente de comercio (abandonada en 1974). Sus primeras fotos fueron publicadas por *Auto Italiana*, gracias al interés directo de Giovannino Lurani.

Zagari siempre mostró, en sus imágenes, un gran interés con respecto a la mecánica y al retrato de los personajes que hacen la historia de las competiciones.

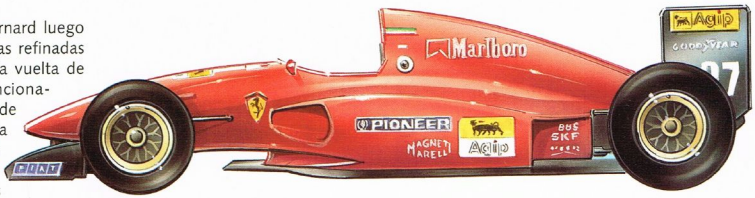
Von Trips en las Mil Millas de 1957, retratado por Ferruccio Testi.

UN ARCHIVO UNICO

Actualmente, los archivos Testi y Zagari están unificados, administrados por Franco Zagari, ahora jubilado. El archivo Testi, ampliado con las imágenes de su amigo Gandolfi, fue adquirido por Zagari en los años Sesenta, renovado y llevado a un nuevo esplendor; incluye una inmensa cantidad de fotogramas. Actualmente, el archivo Testi/Zagari está entre los más conocidos del mundo, por la abundancia de imágenes de las Ferrari.

1994 F1 412 T1: GRAN VICTORIA EN ALEMANIA

Proyectada por John Barnard luego de su regreso, tiene líneas refinadas e innovadoras y marca la vuelta de las suspensiones convencionales, dada la prohibición de utilizar las electrónicas. La caja transversal está diseñada para obtener mayor rigidez. Problemas de sobrecalentamiento obligarán a modificar los laterales, llevando al nacimiento de la 412 T1/B, con la cual Berger ganará el Gran Premio de Alemania.

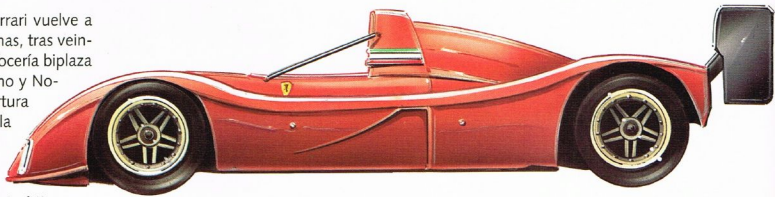


Motor:	12 cilindros en V a 65° (75° desde el GP de San Marino), trasero, 3497,96 cm³, monoblock de fundición y tapa de aleación liviana, compresión 13:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Magneti Marelli
Potencia:	780 (800) CV a 15.000 rpm

Chasis:	monocasco de material compuesto de carbono y Kevlar
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 6 marchas + MA, semiautomática
Frenos:	discos de carbono autoventilados
Peso:	505 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1994 F333 SP: VUELVE EL "BOTECITO"

Es el auto con el cual Ferrari vuelve a las carreras norteamericanas, tras veinte años de ausencia. Carrocería biplaza abierta de fibra de carbono y Nomex con paneles de abertura rápida para el acceso a la mecánica, motor aspirado 12 cilindros 60 válvulas de 4 litros, con más de 600 CV, son las características salientes de este modelo, vendido a pocos clientes deportivos (asistidos por la casa matriz) en medio millón de dólares. Triunfa en el Campeonato IMSA.

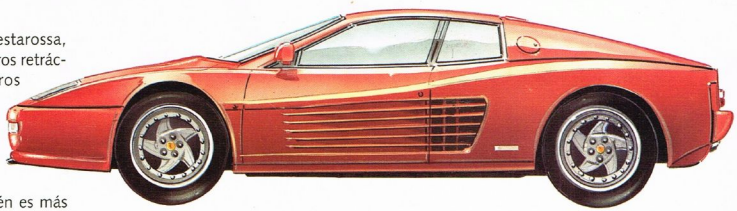


Motor:	12 cilindros en V a 65°, central trasero, 85 x 58,7 mm, 3997 cm³, monoblock de fundición y tapa de aleación liviana, compresión 13:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital
Potencia:	650 CV a 11.500 rpm

Chasis:	autoportante de compuesto de carbono y aluminio
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja secuencial de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados
Peso:	860 kilos
Velocidad máxima:	368 Km/h

1994 F512 M: GARRA Y POTENCIA

Evolución extrema de la Testarossa, con una nueva trompa sin faros retráctiles, grupos ópticos traseros circulares dobles, como en toda la gama del Cavallino, y nuevas llantas: el conjunto parece un poco más pesado que el modelo base de diez años antes, pero también es más aguerrido. El motor está potenciado, el habitáculo es más confortable y, a pedido, se cuentan las butacas "racing". Los frenos tienen ABS, pero no hay dirección asistida.



Motor:	12 cilindros en V a 180°, trasero-central, 82 x 78 mm, 4943,04 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10,4:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch Motronic 2.7
Potencia:	440 CV a 6750 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, ABS
Peso:	1455 kilos
Velocidad máxima:	315 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michele Alboreto con la Ferrari F1/87 en el Gran Premio de Mónaco de 1987: se clasificará tercero.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

333 SP,
El Cavallino triunfa en América

212 Export, la GT
con la experiencia de las carreras

Ludovico Scarfiotti,
el rey de la montaña

La fábrica,
el ensamblado de los motores